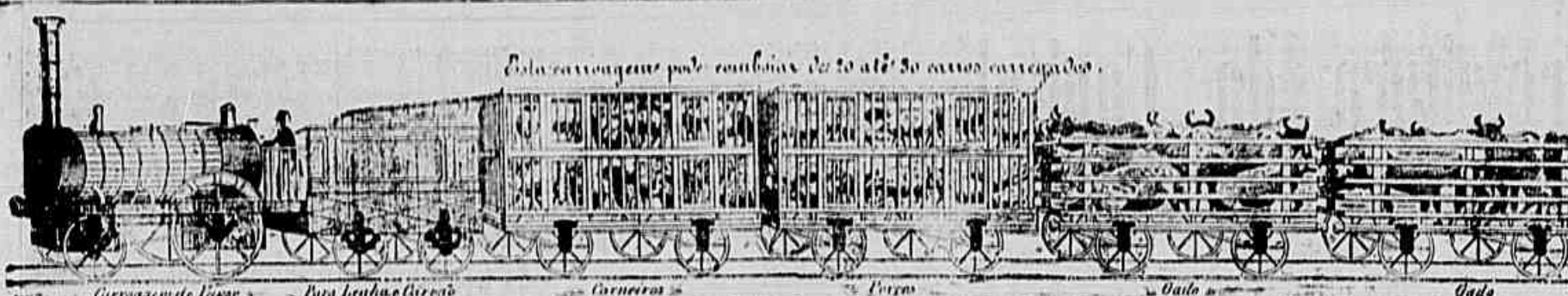


(PROXIMO DA RUA LIBERO BADARO)

1. 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352



Esta primitiva machina podia puxar de 20 até 30 carros carregados

Centenario da locomotiva

As comemorações, hoje, em Campinas e S. Paulo, do grande invento de Stephenson -- Exposição de locomotivas na vizinha cidade -- Banquete comemorativo no Hotel Terminus

O CENTENARIO STEPHENSONIANO

Vi o centenario da abertura da Estrada de Ferro, entre Stockton e Darlington, a 27 de setembro de 1825, ser celebrado em todo o Universo com o maior jubilo, e o mais justo. E realmente poucas ephemerides haverá de tão grandiosa exultação como esta a que recorda o triumpho definitivo da machina de Jorge Stephenson, gloria leticia da Inglaterra e da Humanidade.

Epressivamente disse-o o nosso André Rebouças: "Si acaso algum grande cataclysmo anullasse e subvertesse a civilização hedionda a ponto de estabelecer uma solução de continuidade entre a geração actual e a humanidade do futuro, bastaria que em algum tunnel a estrada de ferro fosse no decorrer dos seculos descoberta uma locomotiva para que os homens que a achassem fizessem o mais alto conceito da cultura do nosso tempo".

A título de curiosidade estampa-mos na reprodução de um dos projectos dos tímidos ensaios havidos para os nossos primeiros caminhos de ferro, annuncios para a subscricao de accões, que começariam a apparecer depois das benemeritas leis promulgadas pelo grande Felp, para o estabelecimento da viação ferrea do Brasil. Nestas condições a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, que pretendia construir uma linha entre o Rio de Janeiro e Lorena, com uma ramificação seguinte para Valença até a margem do Rio Preto e divisória da provincia de Minas Geraes; a grande Sociedade Nacional, que tanssem preten a construir uma estrada entre Rio de Janeiro e Resende; outra, "Imperial Companhia de Estrada de Ferro" com o fim de construir uma estrada de ferro desde o municipio da corte até tocar na provincia de S. Paulo, atravessando o municipio de Iguaçu, passando a Serra em logar azado, tocando na margem do Rio Parahyba, seguindo pelos municipios de Pirity, Barra Mansa, Resende e Campo Belo".

"O objecto que a companhia tem em vista—continua o prospecto—é transportar por machinas locomotivas ou qualquer outro motor peticieramente descoberto não só todos os mercaderias e generos da serra acima e vice versa como também passageiros, gado vacum, porcos, etc., madeiras, lenha e varios outros productos que não podem descer pelos actuaes meios de transporte".

Ingenho o projecto da Estrada de Ferro de D. Pedro II a construir-se, em 1840, entre Sarapuby e Iguaçu, no Rio de Janeiro, para transpor-

tar café, sobretudo, e onde se vê a imagem de comboios em que ha além da "carroçagem de vapor" vagões para passageiros, gado, porcos, carneiros, bagagem, pinha, barria, "inmensos volumes", varios generos, vidros, planos e não ha carros para café. Toda esta documentação ingenua é dos vizinhos de 1840.

O centenario da Estrada de Ferro no Brasil ainda está longe como todos sabem, pois só na década de 50 é que o grande Mauá, conseguiu construir a primeira via ferrea brasileira. Em todo o caso é justo que a título de solidariedade humana prestemos hoje o Brasil a mais reconhecida homenagem á grande obra do immortal Stephenson.

E a título de curiosidade muito oportuna, no dia de hoje, seja-nos permitido lembrar que uma cidade fluminense, Vassouras, tem no seu brazão municipal, o perfil da primeira machina que correu em Ilha Brasileira a Barroca.

Quiz assim a cidade serrana do Estado do Rio de Janeiro lembrar que della partiu o movimento que traz o seu nome e ao qual se deveu a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II hoje Central do Brasil, movimento este encabeçado pelos benemeritos irmãos Teixeira Leite, grandes capitalistas da época e que, á sua custa, mandaram proceder, por engenheiros ingleses, nos estudos e reconhecimento da linha através da Serra do Mar. Entre elles, eram sete, destacavam-se, pelo ardor em prol do grandioso commitmentto, o barão de Vassouras, (Francisco José Teixeira Leite), o dr. Joaquim Teixeira Leite e o coronel Carlos Teixeira Leite a quem coudjyava immenso seu parente affim dr. Caetano Furquim de Almeida.

Ainda ha dias, na imprensa de S. Paulo, se repetira a celebre phrase do Marquez do Paraná áquelles pioneiros do progresso nacional. "Caísteis a sua estrada de ferro, já feita de ceto, e não daria para o custeio. Transportaria num dia a produção da zona e teria que parar o resto do mez".

Recordando a acção destes benemeritos promotores da Estrada de Ferro Central do Brasil, chefes do movimento vassourense a Camara e Prefeitura de Vassouras collocaram a Barroca como peça principal do seu estudo snuido por um voluntario da patria do batalhão do municipio, em 1865, e um soldado do batalhão também local, de milicias por occasião da independencia. O mote também allusivo a construção da Pedro II é bem exacto: Immenso me deve o progresso do Brasil. — T.

NOTAS HISTORICAS DA VIAÇÃO FERREA NO BRASIL

Será comemorado hoje, com solennidades que bem traduzirão a alta significação do acontecimento, o primeiro centenario da locomotiva.

Esse grandioso e genial invento, que vem representar um papel preponderante na vida dos povos, contribuindo decisivamente para o progresso e desenvolvimento de todos os paises, foi aos poucos se transformando, pelas altas conquistas da mecanica, até chegar á perfeição e á potencialidade que hoje caracterizam as locomotivas.

São Paulo, cuja pujança se firma também naquella admiravel factor de progresso, disseminado por quasi todo o seu territorio, não podia deixar de festejar tão importante ephemeride, que põe em realce o genio de Jorge Stephenson, o grande engenheiro ingez, inventor da locomotiva.

Jorge Stephenson, natural da Inglaterra, filho de um operário fo-

guista, ajudou seu pai, nesse mister, depois foi machinista numa mina. Para poder comprar livros, concertava foles e relógios. Em 1810, sendo vigia de uma ulheira, reparou tão bem uma bomba de exgotto que os engenheiros não podiam pôr a funcionar, que foi nomeado machinista. Em 1812, depois de ter tomado lições de mathematica, mecanica e chimica, foi nomeado engenheiro da mina de Wellington. Substituiu por carvão de ferro os carros de madeira, e por meio de planos inclinados, conseguiu reduzir a uma sexta parte o numero de cavallos empregados na mina. Depois, pensou em construir uma locomotiva a vapor, que, collocada sobre carris, pudesse arrastar, além do seu proprio peso, alguns vagões carregados de hulha. Foi o primeiro a comprehender o sistema da adherencia das rodas e, a 25 de julho de 1814, a machina por elle construida foi collocada so-



bre os "rails" da hulheria e arrastou 3 vagões do peso de 30 toneladas com uma velocidade de quatro milhas a hora. Pouco depois, teve a feliz idea de fazer treminar o tubo de descarga do vapor na propria chaminá, o que augmenou a tiragem, e de applicar á sua machina o principio do aquecimento tubular, inventado pelo engenheiro Seguin. A locomotiva assim construida tomou o nome de "The Rocket". Typos analogos foram empregados na estrada de ferro de Manchester a Liverpool, que Stephenson tinha construido depois da de Darlington a Stockton, em 1825. As vantagens desse



Jorge Stephenson, inventor da locomotiva, nasceu em Wylam, na Inglaterra, em 1781 e morreu em 1848.

systema manifestaram-se desde então, com tal evidencia, que esta estrada de ferro, que só tinha sido construida para transportar mercaderias, foi em breve consagrada ao serviço de viajantes. De 1830 a 1840, foi chamada a dirigir a construção de um grande numero de linhas inglesas. Seu filho Roberto partilhou dos seus trabalhos e das suas descobertas.

Eis, pois, num rapido esboço, o autor do grande invento que hoje comemoramos e cujo primeiro centenario despertou, nesta capital e mais vivo interesse no seio da classe dos engenheiros, companhias ferroviarias, etc.

EM CAMPINAS

Como temos noticiado, será

commemorado em Campinas, sob os auspícios do Instituto de Engenharia de S. Paulo, o primeiro centenario da locomotiva.

A comitiva dos altos poderes do Estado, membros do Instituto de Engenharia, representantes da imprensa e demais convidados partirá hoje da Estação da Luz, com destino a Campinas, ás 7 horas e trinta, em trem especial, cedido pela superintendencia da S. Paulo Railway.

Após a chegada a Campinas, ás 9 horas e trinta, a comitiva se dirigirá para os pátios das companhias Paulistas e Mogiana, onde se alinharam as diversas machinas da Exposição de Locomotivas. O presidente do Instituto de Engenharia de S. Paulo, dr. Francisco de S. Vicente de Aguiar, proferirá a allocução inaugural, após a qual se fará a visita á interessante exposição retrospectiva. A seguir, no salão do Centro de Sciencias e Letras de Campinas, o dr. Jayme Chitra, chefe da locomoção da Companhia Paulista, fará uma importante conferencia sobre a locomotiva e a sua evolução historica.

Em seguida, em trem especial, os visitantes percorrerão, o trecho entre Campinas e Cordeiros, da Companhia Paulista, onde terão occasião de examinar, em suas diversas phases e detalhes, os trabalhos de electrificação desta viaferra.

De regresso a Campinas, será servido um almoo nos convidados no Hotel Mascaro, dando-se o regresso a S. Paulo, em trem especial, ás 16 horas.

EM S. PAULO

No Hotel Terminus, ás 20 horas realizar-se-á um banquete comemorativo, após o qual, o sr. dr. Alvaro Pereira de Sousa Lima discorrerá, em ligeira palestra, sobre a locomotiva e o desenvolvimento ferroviário no Brasil.

HISTORICO DA VIAÇÃO FERREA BRASILEIRA

A circumstancia de se commemorar agora festivamente o primeiro seculo de existencia do invento genial de Stephenson torna opportuno se façam lembradas as circumstancias que, desde os seus primordios, cercaram o problema ferroviário no Brasil.

O primeiro facto que apparece na historia dos nossos caminhos de ferro é o decreto n. 101, de 1835, assignado pelo regente D. João Antonio Felp, sancionando a resolução da Assembléa Legislativa, pela qual a caiva e governo autorizou a conceder a uma ou mais companhias que fizessem uma estrada de ferro

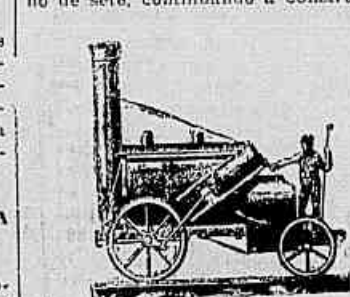
da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos, para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros".

O plano, é bem de ver, era inextinguível, mas não se tratava de paiz despojado, sem capital e sem credito. Naquella época, na infancia dos caminhos de ferro, as condições da concessão seriam attractivo sufficiente, nem mesmo na propria Inglaterra, onde superabundava o capital. Por ser absolutamente inviavel, o acto do regente não teve consequencias na pratica.

A primeira concessão da estrada de ferro no Brasil foi feita na antiga Provincia de São Paulo. A lei n. 115, de 30 de março de 1833, autorizou o governo da Provincia a fazer a estrada de ferro de Santos, favela-a, Constituição (Piracicaba), Itiú ou Porto Feliz e Mogi das Cruzes, podendo unir o Rio Parahyba ao Tietê no ponto mais conveniente.

Devia ser concluida em primeiro logar a estrada de Santos a São Paulo, cujas obras deviam começar no prazo de tres annos, e findar no de sete, continuando a construção

de S. Paulo



Locomotiva "The Rocket", inventada por Jorge Stephenson, a primeira que rodou sobre trilhos.

dos outros trechos. O systema de tração especial, por meio de machinas fixas, seria empregado para subir a Serra do Mar.

Esta primeira concessão tinha poucas probabilidades de produzir fructos. Ella exigia implicitamente condições economicas e financeiras

que o Brasil estava muito longe de possuir, e a concessão estipulava a partilha de lucros com o governo, e a reversão no fim de 40 annos, o que, por si só, era o bastante para afastar qualquer pretendente.

A concessão, portanto, não devia passar do papel, e tudo ainda, infelizmente, ficou em aspirações. A esse projecto seguiu-se outro, mais momentaneo: o de ligar a capital do Rio de Janeiro á capital de São Paulo. A concessão foi pedida pelo dr. Thomaz Cochran e feita pelo ministro paulista Antonio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva, por decreto de 4 de novembro de 1840, concedendo o privilegio por 30 annos, sem garantias pecuniarias, salvo a cobrança de taxas.

Devendo ser o capital levantado na Inglaterra, unico paiz a que o Brasil podia recorrer, por amizade e confiança, e faltando na concessão a clausula principal, que importaria na plena responsabilidade do governo Imperial — a garantia de juros — não foi possível levantar os capitais necessarios ao empreendimento, e, depois de longa lucta, multado por não ter dado inicio ás obras no tempo marcado, renunciava o dr. Cochran a nova praça, e era a concessão declarada caduca em 15 de janeiro de 1853, o posta novamente em concorrência por edital de 9 de fevereiro seguinte.

Esta foi o fim da segunda concessão de estrada de ferro no Brasil. A terceira deveria virar, mas, por ser pouco feliz. Foi a concessão da via ferrea de Mauá a primeira que se construiu no Brasil, onde, por est. época, (1852), já o Chile e o Peru tinham estradas em trafego. A origem da concessão foi o contracto celebrado pela presidencia do Rio de Janeiro, com Ilheu Evandro, lista de Sousa, (depois barão e visconde de Mauá), em 27 de abril de 1852.

O plano de Mauá era estabelecer uma via de comunicação entre o Rio de Janeiro e o valle do Paraíba, sendo por aqua, entre o Rio de Janeiro e o Porto de Mauá, por via ferrea, entre Mauá e a Serra da Estrella, desta até Petropolis, por estrada de rodagem, e de Petropolis em diante, novamente por via ferrea, devendo a estrada de rodagem desaparecer mais tarde, coincidindo a direcção da estrada de ferro desta concessão com extensão da estrada de ferro para Minas (E. de F. D. Pedro II).

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Alinda no anno de 1852, ainda não incorporada a "Imperial Cia. de Petropolis" e iniciados os trabalhos da estrada de Mauá á Serra da Estrella, em 1852. O primeiro trecho, entre Mauá e Taquaroz, com 14,5 km, foi inaugurado a 20 de abril de 1854, e, em seguida, com 1,700 metros, em 15 de dezembro de 1855. A

Aos nossos presados clientes

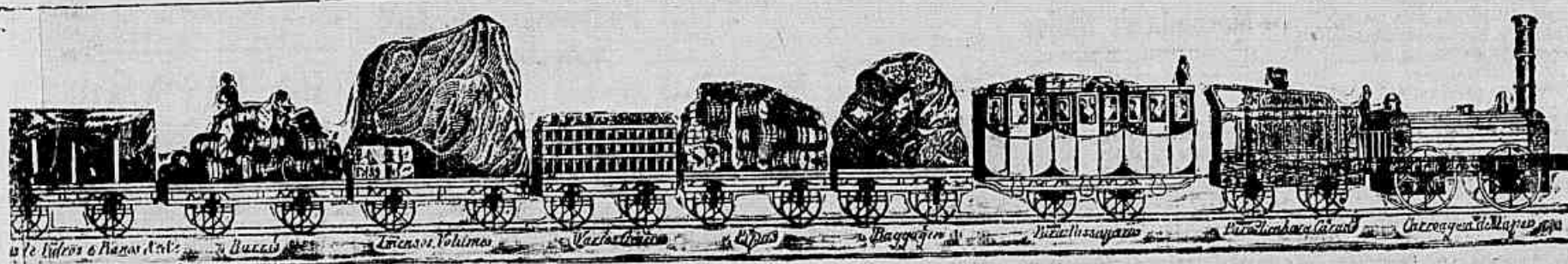
E' com satisfação que communicamos aos nossos clientes, que acabamos de receber grande sortimento em artigos de alta novidade para verão, os quaes, aproveitando o cambio actual, podemos offercel-os em condições muito especiaes.

A começar de amanhã, fazemos exposições de certas ultimas novidades importadas directamente por nós, e que, não só por serem novas creações, merecem a visita dos nossos clientes; pois as condições do cambio permitem-nos marca-las com grandes modicidades de preços.

Recebemos lindas novidades em:

- Bolsas e carteiras de couro
- Perfumarias e art. de toilette
- Sedas de alta novidade
- Tecidos leves de algodão
- Novas creações de lingerie
- Rendas e galões modernos
- Echarpes e chales de seda
- Chapéus, flores e enfeites
- Lindos modelos de toilettes.

SCHÄDLICH, OBERT & CIA.



Uma das primeiras locomotivas, puxando um trem misto de passageiros e cargas, conforme mostra o clichê

Seção Commercial

MERCADO DE CAFE

MERCADOS NACIONAIS

JUNDIAHY, 26 — Faltam recebidas hoje, nesta cidade, com destino a Santos 21.779 sacas.

S. PAULO, 26 — Conforme avisos telegraphicos, entraram hoje, em Jundiahy, pela Estrada de Ferro Paulista:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

Passagem de café com destino a Santos, de meio dia até 12 horas, para Santos 41.873 sacas, sendo:

SACCA	Valor
Paulista	27.777
Anterior	27.776
Entradas pela Estrada	17.096
Sorocabana	10.765
Anterior	44.873
Total, hoje	44.841
Total, anterior	44.841

GOMMAS

ARABICA BENEGAL

CORFOPAN

COPAL CONGO

Adragante

ORREJA

Com

ALCIDES H. PERTICA

STOCKISTA

1 - RUA FRANCISCO DE SOUSA - 1

Phone, Cid. 7103

S. PAULO

Transações realizadas hontem na hora oficial:

81 Letras da Câmara de Linceira

209.000

COMPANHIAS

100 Ações da Comp. Paulista

286.000

200 Idem da Mogiana

195.000

OFFERTAS

Fundos públicos:

Aplicação do Estado

975.000

Idem da 3.ª a 6.ª e 12.ª séries

900.000

Idem da 7.ª a 14.ª série (1.ª dia)

920.000

Obrigações nom.

550.000

Obrigações nom.

1.000.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

Obrigações de 1921

1.010.000

OLEO

COTAÇÃO DO DISPONIVEL NA BOLSA DE MERCADORIAS

Estado, em quartela de cento e setenta kilos, peso liquido, nominal, idem em caixa com 2 latas, 28 kilos, peso liquido, 800; de Pernambuco, em quartela de 160 kilos, peso bruto, nominal, Mercado, calmo.

Oleo de linhaça (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor", em caixa com 2 latas de 32 kilos, liquido, 38800; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 38600; "fervido", mais 4300 por kilo.

Oleo de milho (puro, genúino) — "Extra-fino", em caixa com 1 lata de 32 kilos, liquido, 48200; idem, em quartela de 180 kilos, liquido, 48000; "Ideal-pintor

Ha muito dinheiro...

NO VALE QUEM TEM — Grande Agencia Geral da
RUA 15 DE NOVEMBRO, N.º 1-B

Loterias Federais

AMANHÃ

20 CONTOS

Por 25000

Quarta-feira — Último do mês

50 CONTOS

Por 10000 o inteiro e 1/3 a fração

Sábado, 3 de outubro, são

200 CONTOS

Inteiro, 20% — meio, 10% — Fração, 1/3

Loterias de S. Paulo

TERÇA-FEIRA

100 CONTOScom 14 milhares — 75 0/0 em prêmio, por
20% o int. 10% meio e 1/3 a fração

Sexta-feira, 16 de outubro, são

200 CONTOS80 10 milhares e 75 0/0 em prêmio — In-
teiro, 20% — meio, 10% — Fração, 1/3

Nesta popular e prestigiosa Agencia Geral de Loterias, dotada de magníficas in-
stalações e habilitação pessoal, atende-se com rapidez e presteza toda a frequência, tanto
da capital como do interior — Os srs. revendedores de bilhetes encontram no

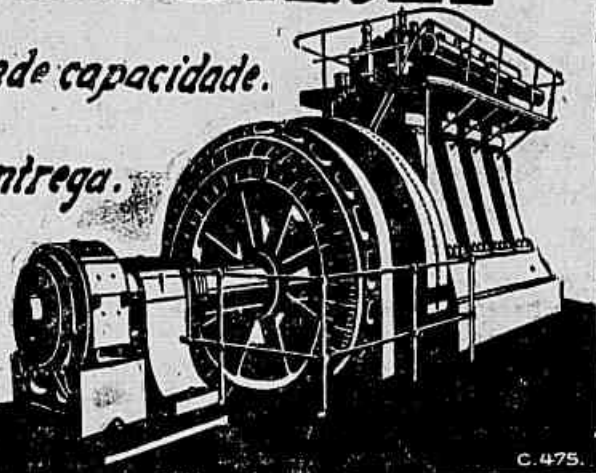
— VALE QUEM TEM —

a melhor acolhida nem de reves vantagens — Itemetem-se imediatamente
todos os pedidos, e gratas listas, telegrammas e tudo o mais que diga respeito a loterias
PAGA-SE TODO E QUALQUER PREMIO QUE APAREÇA, das loterias que
vendem na casa — Não esqueça

VALE QUEM TEMRUA 15 DE NOVEMBRO, N.º 1-B
SÃO PAULO**FALTA DE FORÇA
ATLAS DIESEL**

Motores de grande capacidade.

Prompta entrega.



C.475.

AKTIEBOLAGET ATLAS DIESEL • STOCKHOLM • SWEDEN

COMPANHIA SKF DO BRASIL841-QUITANDA • CAIXA 1452
RIO DE JANEIRO68-GAZOMETRO • CAIXA 1745
SÃO PAULO**Machinismo para fiação e tecelagem de algodão****BATEDORES
CARDAS****ENCRUZATRIZES****CARRETELEIRAS****MACHINAS DE ACABAMENTO EM GERAL****ESPULADEIRAS****URDIDEIRAS****ENGOMMADEIRAS****TEARES**

VENDEMOS, USADOS EM BOM ESTADO

SOCIEDADE ANONYMA FABRICA VOTORANTIM

Rua de São Bento, 47 — S. PAULO

Casa Garcia**GRANDE FABRICA DE VITRAES**

Rico e variado sortimento de desenhos para **VITRAES** religiosos e profanos,
EXECUTA-SE qualquer encomenda sob desenhos ou idéa apresentada.
AZULEJOS estilo português e colonial. **EXECUTA-SE** qualquer desenho.
VIDROS para vidraças. **CRYSTAES** para espelhos e vitrinas. **MOLDURAS**,
ESTAMPAS, profanas e religiosas.

TAPETES — PASSADEIRAS — CAPACHOS

Aproveitamos a oportunidade para avisar a nossa distinta freguezia que acabamos de
receber os mais finos papeis pintados fabricados na Dinamarca, Inglaterra, França e Al-
lemanha. — Variado sortimento de cores e desenhos. — Peçam amostras pelo telephone
CENTRAL, 2-1-9-0.

RUA WENCESLAU BRAZ, 9 — CAIXA POSTAL, 1231 — SÃO PAULO



JOAQUIM GOMES

OPTOMETRISTA

Exames da vista, olhos, lentes,
facó-câmaras, lentes e binóculos.
Oficinas próprias para concertos.
Praça da Sé, 86-A. Único especia-
lista em S. Paulo.**Agentes**

A maior fabrica de carimbos,
placas e gravuras no Brasil, precisa
de agentes em todas as cidades. In-
formações, J. C. Fragata, rua Bu-
nos Aires, 200, Rio.

CASA DE MOVEIS GOLDSTEIN

A MAIOR EM SÃO PAULO

GRANDE SORTIMENTO DE MOVEIS DE TODOS OS ESTYLOS
E QUALIDADES**JACOB GOLDSTEIN**RUA JOSE PAULINO N.º 84 TELEPHONES, CIDADE,
1538 e 2118**Preços fixos**

Camas de ferro simples e es-
maltadas, colchões e tapeça-
ria — Tenho automovel a
disposição dos interessados,
sem compromisso de compra
Telephonar para 2113, Cidade

— VENDAS —

A DINHEIRO E A**PREÇOS MODICOS**

Não tenho catalogos, mas
forneco orientações e mais
informações.
Telephonar para 2113 e 1538
Cidade

Ford**DOUBLE PHAETON****3:950\$000**

Com partida automatica e rodas desmontaveis, mais 600\$000

BOAS ESTRADAS ENCURTAM DISTANCIAS, UNEM POVOS E TRAZEM PROGRESSO**A FRIEZA INTIMA**

É causa de muitas desgraças, som-
bria a feliçidade da maioria dos
casas, transforma o homem num
ser inferior aos outros e a mulher
em genitora e insuavel. Si esse an-
suo vos interessa, enviai 450 réis
em sellos do correio ao dr. BEAU-
GENDRE, CAIXA POSTAL, N.º 38,
BAHIA, E. DA BAHIA, que elle
vos enviará discretamente, accom-
panhado de um graphico vtil, o in-
teressante livrinho intitulado: A
FRIEZA DA VOLUPTUOSIDADE,
tratando desse assumpto delenda.
Ahi achareis instruções precisas e
conselhos de uma efficacia infal-
vel, resultados dos ultimos estudos
da sciencia, que vos permitirão re-
cuperar, promover e conservar, me-
mo na velhice, tudo o que faz a ale-
gria e a feliçidade de viver.



Caricatura

Em 20 Linhas

Método pratico, efficaz, attractivo

Escreva a PAUL

Rua Progresso, 6

Rio

(Selo para a resposta.)

PILULAS DE BRUZZI

É o melhor específico vegetal até hoje descoberto para as
GONORRHEAS. Tanto assim é, que o autor garante e contracta
as curas, nada recebendo si não verificar-se.

A VENDA EM TODAS AS DROGARIAS

FRAQUEZA GENITAL

As gotas estimulantes de Jones são o anti-impotente mais po-
deroso que existe e o medicamento que maior successo tem obtido
na Europa e agora no Brasil, efficaz em todas as manifestações
do systema nervoso.

A VENDA NAS MELHORES DROGARIAS DO BRASIL

APOLLOEmpresa C. Reunidas Ltda.
Phone, Cid., 3-9-4-2**COMPANHIA ARRUDA**Director, A. Meneses - Maes-
tro, Mario Silva - Ensalador,
L. Della Guardia

HOJE — Domingo — HOJE

Vespertal, ás 14 3/4 — A'

noite, ás 19 1/2 e 21 3/4

Representação da linda re-
vista paulista:

NUMERO, PAZ FAVOR?

Preços, com imposto: Frisas

e camarotes, 25-Cadeiras, 546

Bilhetes á venda das 10 ás 17

horas no Cine-Triângulo.

A seguir OLHA... O

GUERREIRO, da parceria Bitt-
court e Meneses.**THEATRO CASINO ANTARCTICA****COMPANHIA NACIONAL DE REVISTAS**

HOJE — A's 14 3/4 — HOJE

GRANDIOSA MATINEE

do

ORPHEON**ACADEMICO****DE LISBOA**

110 ORPHEONISTAS

NOVO E SENSACIONAL

PROGRAMMA

CANÇÕES - GUITARRADAS

E FADOS

Bilhetes á venda, na bilheteria

do theatro das 10 hs. em diante.

— AMANHÃ — CAPITAL FEDERAL —

VERDE E AMARELO

O MAIOR SUCCESSO DA

ACTUALIDADE

PREÇOS DO COSTUME

A seguir, Comidas, Meu Spinto!!!

SANT'ANNA

Empresa: N. Viggiani

Teleph. Central, 2244

Grande successo da Compa-
nhia Portuguesa de Ope-
ras: ARIANDO DE VAS-

CONCELLOS, da qual faz

parte a actriz AUZENDA

DE OLIVEIRA

HOJE — 27 de setembro —

Vespertal, ás 14 1/2 — A'

noite, ás 20 3/4 — Ultimas re-
presentações da opereta em 3

actos:

— BENAMOR —

(Novidade para S. Paulo)

Protagonista AUZENDA DE

OLIVEIRA

Preços (incluido imposto)

— Frisas, 571; camarotes,

568; poltronas e balcões,

118500; galerias, 45500.

Bilhetes á venda na bilhe-
teria do theatro das 10 ho-
ras em diante.**THEATRO MUNICIPAL**

HOJE DOMINGO — DUAS RE'CTAS HOJE

14.45 — 1.ª MATINEE A's 20.45:

RE'CTA EXTRAORDINARIA

**La Marcia
Nuziale**Peça em 4 actos de BATAIL-
LE.**Anfissa**Peça em 4 actos de ANDRE-
IEBFF.

2.ª noite — 28. ás 20.45

2.ª recta de assignatura:

Cosí é se vi pare

Peça em 3 actos de Pirandello

SO'NO DI UM MATTINO DI

PRIMAVERA

1 acto de D'Annunzio.

Preços: Frisas e camarotes de 1.ª, 904; camarotes de 2.ª, 404; poltronas e balcões, 203;
cadeiras de "foyer", 124; galerias, 64; amphitheatros, 45000. — Bilhetes á venda na bilhe-
teria do theatro.
N. B. — Os moveis e tapoçarias são fornecidos gentilmente pela casa MAPPIN STORES.

Frontão Boa Vista

2 — LADEIRA PORTO GERAL — 2

HOJE DOMINGO HOJE

A's 14 HORAS EM PONTO

GRANDE FUNCCÃO SPORTIVA

Na qual serão disputadas reñhissimas quintelas simples pelos

habeis pelotaris do magnifico quadro desta casa de diversões.

Será disputado, ás 16 horas, um forte partido em 20 pontos

pelos habeis pelotaris de fama:

Ugarte e Ricardo - contra - Potonito e Blenner

A' NOITE ELECTRIZANTE FUNCCÃO

AO FRONTÃO — POULES DUPLAS — AO FRONTÃO

Bellissimo Belvedere — Bar de primeira ordem — Uma orchestra

executará lindas musicas

Entrada franca ás pessoas decentemente trajadas, reservando-
se a empresa o direito de vedal-a a quem julgar conveniente.**JOCKEY-CLUB**

HOJE — Domingo, 27 de setembro — HOJE

Grandes corridas no Hippodromo Paulistano

PROGRAMMA OFFICIAL

1.º pareo — Premio "Jacuri"	2.º pareo — Premio "Feudal"	3.º pareo — Premio "2.º Elimina- torio"	4.º pareo — Premio "Sultana III"	5.º pareo — Premio "Pipola"
4:000\$ e 800\$ — Distancia, 1.400 me- tros.	3:000\$ e 600\$ — Distancia, 1.400 metros.	10:000\$ e 2:000\$ — Dis- tancia, 1.600 metros.	3:000\$ e 600\$ — Distancia, 1.600 metros.	3:500\$ e 700\$ — Distancia, 1.600 metros.
1 Avahy II	1 Aidé	1 Gloria	1 Quincena	1 Ali-Babá II
2 Fauno	2 Fauno	2 Amiga	2 Granadeiro	2 Occaso
3 Jarobá	3 (8) Fox-Trot	3 Norvio	3 Oriza	3 (8) Paqueta
4 Americana II	4 Consuelte	4 Brincadeira	4 Argentina VI	4 Dinara
5 Jamaná	5 Zainab	5 (6) Itassuoc	5 (8) Feudal	5 Dulcinéa III
6 (6) Itassuoc	6 (6) Itassuoc	6 (6) Itassuoc	6 (6) Itassuoc	6 (6) Itassuoc
7.º pareo — Premio "Sport"	7.º pareo — Premio "Panurgo"	8.º pareo — Premio "Cornelia II"	8.º pareo — Premio "Fortunio"	9.º pareo — Premio "Pipola"
4:000\$ e 800\$ — Distancia, 1.700 metros.	3:500\$ e 700\$ — Distancia, 1.700 metros.	4:000\$ e 800\$ — Distancia, 1.700 metros.	4:000\$ e 800\$ — Distancia, 1.700 metros.	4:000\$ e 800\$ — Distancia, 1.700 metros.
1 Felito	1 Titling	1 (6) Manito II	1 Pichman II	1 Pichman II
2 Dama de Espadas	2 (1) Laurel	2 (6) Manito II	2 Igaraana III	2 Igaraana III
3 Bombarda	3 (1) Laurel	3 (6) Manito II	3 Oriza	3 Oriza
4 D. Quisote II	4 (1) Laurel	4 (6) Manito II	4 (6) Itassuoc	4 (6) Itassuoc
5 Favella	5 (1) Laurel	5 (6) Manito II	5 (6) Itassuoc	5 (6) Itassuoc
6 (6) Itassuoc	6 (1) Laurel	6 (6) Manito II	6 (6) Itassuoc	6 (6) Itassuoc
7 (6) Itassuoc	7 (1) Laurel	7 (6) Manito II	7 (6) Itassuoc	7 (6) Itassuoc
8 (6) Itassuoc	8 (1) Laurel	8 (6) Manito II	8 (6) Itassuoc	8 (6) Itassuoc
9 (6) Itassuoc	9 (1) Laurel	9 (6) Manito II	9 (6) Itassuoc	9 (6) Itassuoc

Preços das entradas: — Archibar-
cada: Cavalheiro, 5000 — Se-
nhoras, 3000 — Meninos, 1000 —
— Geral, 2500

Da estação da Luz partem

dois trens para o Hippodromo,

sendo o 1.º ás 13:50 e o 2.º ás 14

horas. — Preço da passagem, ida

e volta, 15000.

